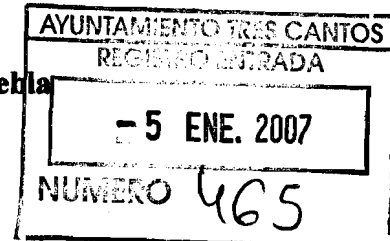


Para: Don Manuel Bautista Pérez
Director General de Aviación Civil
Ministerio de Fomento. Paseo de la Castellana, 67. 28046 Madrid

C/C: Don Jaime Alejandro Martínez
Director General de Calidad y Evaluación Ambiental
Ministerio de Medio Ambiente. Plaza San Juan de la Cruz, s/n. 28046 Madrid

C/C: Don Juan Antonio Burgos
Jefe de la División de Medio Ambiente de AENA
Avda. de la Hispanidad s/n. 28042. Madrid.

De: Víctor Delgado Martínez y Francisco Pérez Puebla
Asociación Contra el Ruido de Tres Cantos



Estimado Sr.:

En representación de la Asociación Contra el Ruido de Tres Cantos con número 22.844 en el registro de asociaciones de la Comunidad Autónoma de Madrid, nos dirigimos a usted como autoridad aeronáutica para su intercesión ante los graves problemas de contaminación acústica aeronáutica en el municipio de Tres Cantos como consecuencia de la nueva organización del TMA de Madrid al ampliarse el aeropuerto de Barajas. Como bien sabe usted la Declaración de Impacto Ambiental de este proyecto de ampliación recién concluido impuso una serie de correcciones entre las cuales se encuentra el establecimiento de unos procedimientos de salida del aeropuerto que minimicen el impacto acústico en las urbanizaciones próximas al mismo. En cumplimiento de ese mandato la CSAM aprobó en su sesión de 28 de enero de 2004 las directrices que se deben seguir para la puesta en marcha del TMA mencionado y el establecimiento de los procedimientos legales en el AIP de España. En este sentido, se aprobaron las directrices básicas de los procedimientos a utilizar por las aeronaves a su paso por la proximidad de Tres Cantos.

La opción 5 del documento "Trayectorias iniciales de salida y finales de aproximación y frustradas en el futuro sistema aeroportuario Madrid - Barajas 2004", elegida como óptima desde el punto de vista ambiental, fue evaluada frente a la opción 1A inicial presentada a finales del 2002 por AENA a los técnicos de los ayuntamientos, la cual fue rechazada unánimemente por su fuerte impacto negativo. La ventaja de la opción 5 es que respeta el criterio de equidistancia entre núcleos de población reclamado por los ayuntamientos presentes y minimiza el ruido en las poblaciones al utilizar los pasillos forestales existentes más anchos. Para mayor claridad le presentamos en el anexo I el documento gráfico comparativo de las dos opciones aquí expuestas contenido en el documento aprobado.

Pasado un tiempo prudencial entre la aprobación de estas directrices y la puesta en marcha del TMA con las consiguientes modificaciones del AIP sin que se hayan recogido aún dichas directrices y decepcionados por las estériles gestiones ante AENA nos dirigimos a usted para conocer su posición como autoridad aeronáutica ante los siguientes hechos que no dudamos en calificar de incumplimientos de la DIA.

Los hechos a los que nos referimos son:

1. ¿Por qué razón el AIP no refleja los hitos fundamentales de las directrices aprobadas con los ayuntamientos y recogidas en el anexo I?

En particular:

- a. El gráfico que refleja lo acordado fija en 6,8 millas sobre el radial 323 de SSY el punto de giro para destinos hacia el S y SW mientras en el AIP este punto se establece en 5.7 millas respecto del mismo VOR no reflejándose en el AIP ningún otro hito geográfico para evitar el sobrevuelo de las zonas pobladas lo cual supone en la práctica el fin del procedimiento y trae como consecuencia una gran dispersión en las trayectorias según puede verse en el anexo II proporcionado por AENA a nuestro ayuntamiento.
 - b. Además según el gráfico acordado los procedimientos hacia el suroeste (VOR de Navas) deben sobrevolar el VOR de Colmenar Viejo (CNR) y continuar en dirección a Navas por el radial 238 del mismo VOR. Sin embargo, el AIP finaliza las instrucciones de todos los procedimientos hacia el S y SW a una distancia de 5.7 millas del VOR SSY sin especificar ninguno de los detalles comentados ocasionando el sobrevuelo de Tres Cantos con la secuela de ruido y el riesgo inherente.
 - c. El gráfico que refleja lo acordado también fija el punto de giro para los destinos hacia el norte y el noroeste a 5.7 millas del VOR SSY y en el AIP se establece legalmente que este giro hacia el N se debe hacer a 9.5 millas en el mismo radial 323. Este cambio respecto a lo acordado supone la definición de rutas al N y NW no acordadas que facilitan el vuelo por la directa a Zamora y sobrevuelan el núcleo de población de Colmenar Viejo incrementando a su vez el número de aeronaves sobre Tres Cantos como se puede apreciar en el anexo II.
2. Además asistimos a una contradicción entre la normativa recogida en los últimos AIP destinada a reducir el impacto sobre las poblaciones que impide a las tripulaciones la solicitud de abandono de las rutas nominales sin haber alcanzado una altitud mínima de vuelo de 10.000 pies y la indefinición del trazado para el ascenso desde 5000 hasta 10000 pies en las rutas próxima a Tres Cantos.

Como consecuencia de esta indefinición en la práctica se producen sobrevuelos sobre Tres Cantos a una altura sobre el suelo de apenas 800 metros acatando escrupulosamente las aeronaves los procedimientos del AIP.
 3. El AIP define un procedimiento con destino hacia el VOR de Villatobas, hacia el SE de Barajas que provoca el sobrevuelo completo de Tres Cantos. El AIP establece que el procedimiento se inicie en la pista 36L mientras la opción 5 aprobada y precitada dice que para ir al SE se debe utilizar la pista 36R dirigiéndose por el radial 223 de Robledillo.

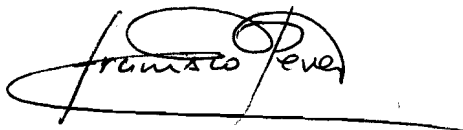
No se nos alcanza ninguna razón de seguridad, operatividad o medioambiental que justifique las diferencias entre lo comprometido en el documento de referencia y lo reflejado en el AIP. La característica común más destacable de los procedimientos del AIP es que resultan más cortos que los de la opción 5 aprobada por la CSAM. El diseño concreto que se viene haciendo en el AIP desvirtúa la opción 5 haciendo que en la práctica las aeronaves sigan trayectorias muy similares a las de la rechazada opción 1A.

Por los motivos anteriormente expuestos le solicitamos tenga a bien respondernos por escrito a las preguntas realizadas y concedernos una entrevista para tratar en profundidad los temas planteados tan pronto le sea posible.

Tres Cantos, a 5 de enero de 2007



Víctor Delgado Martínez
Presidente de ACOR
639 265 959



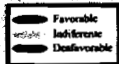
Francisco Pérez Puebla
Vicepresidente de ACOR
655 182 478



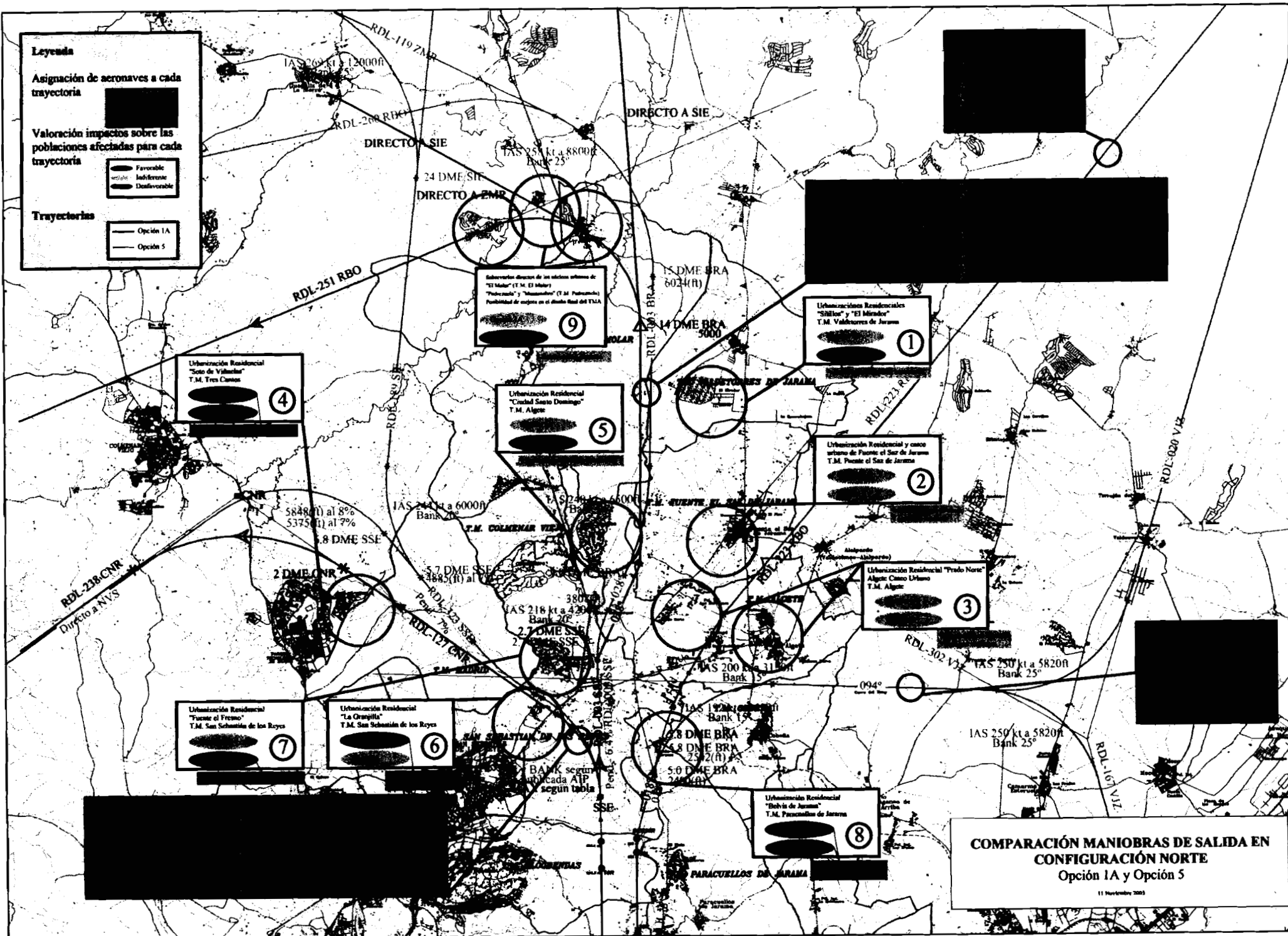
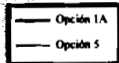
Legenda

Asignación de aeronaves a cada trayectoria

Valoración impactos sobre las poblaciones afectadas para cada trayectoria

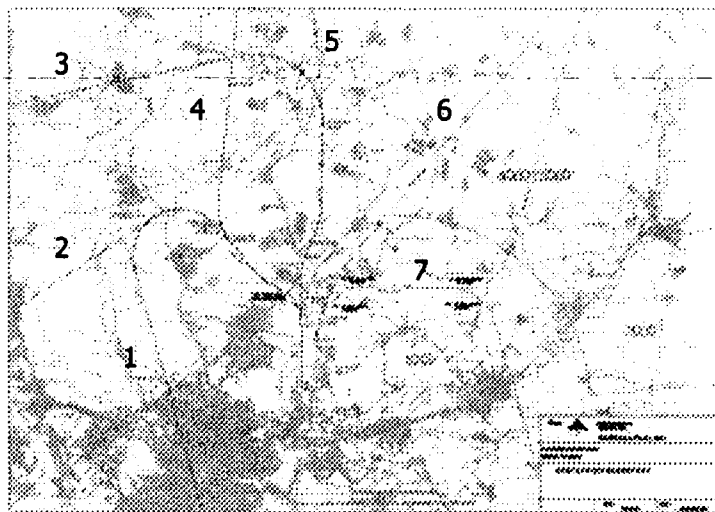


Trayectorias





7.2 Opción presentada



- 1: Trayectoria de salida de la pista 36L utilizada por las aeronaves con destino sur y suroeste: esta salida aporta mayor flexibilidad a la gestión del tráfico con esos destinos. Estaría indicada para aeronaves que pudieran cumplir con el gradiente mínimo de ascenso exigido, más elevado que en el resto, con el objeto de sobrevolar el núcleo urbano de Madrid con una altitud elevada (por encima de FL100) Esta salida es independiente respecto a las de la pista 36R.
- 2: Trayectoria de salida de la pista 36L utilizada por las aeronaves con destino oeste y suroeste. Esta salida es independiente respecto a las de la pista 36R Esta salida presenta una pequeña diferencia respecto a su equivalente en la opción 1A debido a que fue revisada después de atender a peticiones de poblaciones afectadas como Tres Cantos.
- 3: Trayectoria de salida de la pista 36L utilizada por las aeronaves ruidosas con destino oeste y suroeste. Existe dependencia entre esta salida y las de la 36R.
- 4: Trayectoria de salida de la pista 36L utilizada por las aeronaves con destino norte y noroeste. Esta salida es independiente respecto a las de la pista 36R.
- 5: Trayectoria de salida de la pista 36L utilizada por las aeronaves ruidosas con destino norte y noroeste. Existe dependencia entre esta salida y las de la 36R.
- 6: Trayectoria de salida de la pista 36R utilizada por las aeronaves con destino nordeste, este y sur.
- 7: Trayectoria de salida de la pista 36R utilizada por las aeronaves turbohélice con destino este y sur. Esta salida aporta flexibilidad en la gestión del tráfico con esos destinos, reduciendo tiempos de bloqueo y de esta manera mejorando la capacidad de pista, sin embargo se produce una penetración en un sector del espacio aéreo delegado a Torrejón, quedando pues sometida a una revisión de dicho sector mediante acuerdo con el Ministerio de Defensa o a una coordinación con el servicio de control de dicho espacio aéreo.

SEPTIEMBRE 05: 4563 despegues ruta corta
84 sobrevuelos TRES CANTOS (1.4%)

Flights by Operation

- Llegada
- Despegue
- Sobrevuelo
- Particion
- Abortado
- General

